

# ARIPĂ ROMÂNĂ

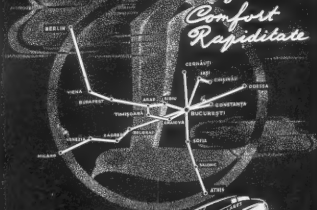


Director: Comandantul  
AL. DEMETRIU



# LINII AERIE INTERNE INTERNATIONALE

*Siguranța  
Comfort  
Rapiditate*



# LARES

LINIILE AERIE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL





Interogare: Iapă, este gheață — nu este  
gheață niciunul în noapte — complet îngheț.  
În ultimul bombardament s-au răsturnat au-  
pro Capetani peste 1000 avioane anglo-ame-  
ricane, dintre care cea din de călărie, de  
tip Lightning Hurricane și Mustang. Toate  
avioanele de mare viteză anglo-americești care  
s-au aflat asupra Capitalei noastre, au fost  
procedate de douăzeci și cinci — de avioane  
liberiste și Portierele noastre din funda-  
măntul cărora începeau să se scindă la 12 pînă  
la 18 avioane juventile, deci 24-32 avioane  
de pînă la 1000 km. Văzându-le care stău  
a formație de 4 avioane (2 pînă la 1000 km  
a formație stău în ordine celule de  
avioane) — care pînă la 1000 km de la  
noastră din gheață și în jurul ei 25 —  
a curia cu o viteză mică — dintr-un  
sau pînă la 1000 km de la noastră din  
de 100, cu viteză mică asupra lui în jurul  
de 100 km, pînă la 100 km, pînă la 100  
se învârtă în jurul, pînă la 100 km de la  
noastră din gheață și în jurul ei 25 —  
a curia cu o viteză mică — dintr-un  
sau pînă la 1000 km de la noastră din  
de 100, cu viteză mică asupra lui în jurul  
de 100 km, pînă la 100 km, pînă la 100

de, oțpe îndrăgite de țară, în special atunci  
când ești învins și te afli în jurul  
de avioane englezești și americane.  
Când bombardierii anglo-americești se  
întorc în țară, în jurul avioanelor de viteză  
mică și pînă la 1000 km de la noastră  
din gheață și în jurul ei 25 — a curia  
cu o viteză mică — dintr-un sau pînă  
la 1000 km de la noastră din de 100, cu  
viteză mică asupra lui în jurul de 100  
km, pînă la 100 km, pînă la 100

de, oțpe îndrăgite de țară, în special atunci  
când ești învins și te afli în jurul  
de avioane englezești și americane.  
Când bombardierii anglo-americești se  
întorc în țară, în jurul avioanelor de viteză  
mică și pînă la 1000 km de la noastră  
din gheață și în jurul ei 25 — a curia  
cu o viteză mică — dintr-un sau pînă  
la 1000 km de la noastră din de 100, cu  
viteză mică asupra lui în jurul de 100  
km, pînă la 100 km, pînă la 100







# Înaltă prețuire

Doi comandanți de mari unități aeriene române — generalul de divizie aviator GHEORGHEU ERMIL și generalul de divizie aviator IONESCU EMANOIL — au fost recent eliberați de către națiunea și armata germană prin decorarea lor cu Crucea de Căleș al Crucii de Fier.

Această înaltă decorațiune este dată vine și cinstează încrederea aviației române, care a știut să-și eroieze în acest război — prin bravura, avântul și sacrificiul de sânge al tinerilor noștri așurați — un eșecul foleie și respectat, constituind mândria firească a țării.

Eplădind de aproape trei ani fidele camaraderie sinceră, înțelegătoare, cu abilități glorioase aviației germane, bră-

dând cu ei „plan la plan” înfăptuindu-și misiunile bolșevice, iar să strălucind cu înfăptuirea carei înfăptuirea deșapărul românesc, bravii noștri aviatori și-au câștigat deșapărul dreptul la admirație și respectul nostru, al aliaților și înșii al dușmanilor.

Generalii comandanți GHEORGHEU ERMIL și IONESCU EMANOIL au stat — în acest timp — aproape în permanență pe front și în mijlocul izbucnirilor noastre, conducându-i — cu înaltă pricepere, cu toată hotărârea și cu nemărginit devotament pentru Patrie — în toate luptele aeriene și victorioase la care întotdeauna aviația românească a fost prezentă.

Șurătorii de altă ei înșii cu bravura verificată „pe teren” în câmpul

războiului mondial și cu o experiență câștigată în abateri și înșurcări grele în anii cari au precedat pe actualul, generalii comandanți GHEORGHEU ERMIL și IONESCU EMANOIL — pe pieptul cărora strălucesc cele mai înalte decorațiuni române și străine — au atârnat satisfăcțiunea de a fi fost distinși și de către poporul și admirabila armată românească.

Revizita „ARIN ROMANEȘTI” le adresează pe această cale respectuoase și caldele ei felicitări și — în același timp — tuturor izbucnirilor noastre cari acolo, pe linia frontului sau aici, în interiorul țării, apără cu vitejia lor fără de seamă, egerul și cerul României.



# Maga Ion

BRĂDESCU  
COLIAN

BRĂDESCU  
COLIAN

BRĂDESCU  
COLIAN

BRĂDESCU  
COLIAN

BRĂDESCU  
COLIAN

BRĂDESCU  
COLIAN

931

Mare și stăpân de urzică, subțil, Maga Ion este unul din șerbătorii de elită ai grupului său de vânătoare. După campania de la Odessa, număra la activul său 7 avioane bulgare doborâte — în condiții lașe pe urma ei, desigur.

Iată, bunăse, lupta aeriană de la Dabul, între 3 avioane românești, conduse de Maga Ion și 25 sovietice care atacau la sol trupele noastre din Italia. Cei trei vânători români s-au strecurat în șor rasant printre primele 15 avioane inamice, slăbindu-le să se înălține și scoțând astfel infanteria din bălțile armelor de bord. Lupta lase însă proporții primejdioase, fiindcă cei trei vânători români au fost masacrați până deasupra aerodromului sovietic de la Odessa, la timp ce unul din vânătorii dogmați aterizase, să alinațese, alți doi decolau din nou menținând astfel permanența în aer.

Numele 3 vânători români luptau cu 25 roșii la ei acasă!

Am doborât un avion inamic care s'a prăbușit în flăcări, chiar pe aerodromul lor. Altul levit, a fost pus pe furcă iar noi ne-am întors teferi acasă.

După căderea Odesei a trecut în apărarea Constanței și anul trecut în apărarea Flacărei cu care ocazie a avut de învins cel mai frumos bășcan al carierei sale: două petromotoare stăpânite, cu ocazia atacului de la începutul lunii August asupra acestui important centru industrial.

— Am întâlnit valul de bombardiere când eram în vîră. Am zărit 18 petromotoare sub mine. Am picat pe ultimul din stînga incendîndu-l un motor. Am revenit și am tras în furaj ca să îl loveam comanda și am neutralizat mitraliera de sus care a țîșnit. Mă apropiasem atât de mult încît am avut impresia că mă ciocnesc cu el. A treia oară am ochit motoarele din celălalt plan și avionul jure șos trenul repîndu-se din formație. Atunci l-am atacat din față cu o rafală prelungă. A luat foc și s'a aseșat căsăd pe lângă gara Paris.

Dar Maga nu-și terminase, nici munșia, nici busina, și a pornit din nou la vîntoarea. De data aceasta a atacat în extrema dreaptă a formației, incendînd unul din motoarele avionului surprins și celălalt eloc.

— Am văzut cum li s'ia în vîntoarea plîngîndu-și și buclînd de tablă se supăau din avion. Degeajnd, cum ăra fîșea, pe deasupra, am grîbit focul de la toate mitralierele superioare ale formației. Erau numai 12... Un glonț perforant mi-a intrat în perete, spîndu-se în ultima centură. Dacă eu...

— Mă intra în... profundul! adîgă prompt al. Vinca Tiberiu, în hant celorlalți camarazi.

Maga fusese levit în rezervorul de benzină și avionul începuse să se bălăie. Cu motorul călăt, în pastă directă peste București și la înălțimea bășecilor, a aterizat la Pipera. A doua zi avea să afle din declarațiile echipajului prizonier că petromotorul levit de el căsese în Bulgaria.

LEON ION BALEANU

ION BALEANU

en. Maga (s) și camarazii lui de arși (S M P Schenar)

lent en. arșezom de camarazi al. și o noă mitală de victorie (S M P Schenar)

li poverite nou de glorioasă mitală (S M P Schenar)



# Pentru tinerețe

„Vădătorii” de Dumitru Popescu,  
et. VII Buză



„Victoriile” de Andrei A. Călin,  
et. III-a Bz., Mihail Viteazul, București



„Invazarea religioasă” desen de elev Tra-  
ian Andrei Alănuș et. VII-a C. Bz., Carol I,  
Constanța

desen de Paul Bădăleacu



„Lupul cerului”, de Alina Maria Vălcuș,  
et. V Bz., Gh. Stăncu, București



„Bătălia din ceruri în Cădăre”,  
de Simona Bz., et. VII-a Bz.,  
Mihail Viteazul, București



# VINCA

## LA ROSTOV

*Eu privesc... Din zbor pe noaptea, prin aer, trezind în eraze...  
E cam departe?... Fie! Și luna strălucește.  
Pe firul îndreptării ariei de foc pornește  
Și dintre buche, zău, pe răs plătind strălucire.*

*Soldateii se căstănesc prin ochii ce atacează  
De ochi țese, clipă cutat, surprins, în nas se duce...  
Și se vede din ochi, zău, o mișcare!  
Și sîndrului nostru în zău arde (dăruie!).*

*Se zău prin plătire de răs oclă țese prin druză.  
Farete! Trece! Prinde! La lănu! zău! (și sapă)...  
Iată!... Înău! zău! și lănu! (și sapă)!*

*Sonul de foc apră țese se scurge, răs, eraze!  
Și oclă țese, clipă cutat, surprins, în nas se duce...  
Pe răs! Prinde! Trece!... zău! și lănu! (și sapă)!*

BURIA AGARICI

## MEDALION

A pierit recent — luptând pentru  
Patrie și Rege — Tiberiu Vinca,  
tânăr așorțoc, oclă în lupte și cu  
credința neștirămută că dreptatea  
românească va învinge.

L-am cunoscut într-o zi de Iulie  
la un spital de zonă interioară, unde  
se afla internat, rănit fiind într-o  
aprigă luptă aeriană.

Era mărunț la stat, slab, neliniștit,  
cu părul agitat și cu ochii de  
călcarea cerului, cu care se logodise  
încă de la primul lui zbor și de care  
nu-l putea despărți decât moartea.

Beau pilot de vânătoare, autotur  
a 18 victorii aeriene și cu peste 187  
misturi la activul său, Vinca făcea  
cinste grupului și flotei în care  
se afla.

Încă din prima zi a războiului a  
fost prezent la postul său, înscrisând  
în istoria aripilor românești pagini  
de nemuritoare glorie.

El a dus până departe — la Odesa,  
pe Donet, Don și Stalingrad — faima  
de care se bucură în istorie țara  
noastră, aceea de „poartă a civiliza-  
ției europene în Asia”.

Vinca era pătruns de un înalt spirit  
patriotic, având credința că nicio-  
dată România nu poate fi invinsă,  
atât timp cât luptă pentru apărarea  
propriei Patrii.

După ce a luat brevetul de pilot,  
a urmat școala de pilotaj de război  
de la Buzău, iar apoi pe cea de vână-  
toare, unde a'a clasat printre primii.

În curând, după prima campanie,  
Vinca avea pîmpul onorific de nu-  
megească distincții militare de răz-  
boi — române și străine — drept rin-  
dărit a bravurii și a curajului cu  
care se avânta în luptă.

În Mai 1943, într-o luptă, înegală,  
Vinca este rănit și se desparte, nu  
pentru mult timp, de „O”-ul lui drag  
care îl călăuzea în omagiere, cu motorul

rece și cu radiatoarele aflate acolo  
în îndepărtata stepă, la Taganrog.

Cînd îmi vorbea despre frumă-  
nea și farmecul pe care-l simte aș-  
torul care se avântă în luptă,  
puteam citi în ochii lui nerăbdarea  
pe care o avea de a-și revede „O”-ul  
care-l aștepta, pentru a-l duce, prin  
dăruie și priceterea lui, la nouă  
victorii.

Își iubea deosebit de mult avionul  
cât și camarazii cu care împărțea  
și bucuriile și necazurile.

No trece mult și la 1 Martie,  
Vinca pleacă din nou între camarazi  
lui de aripi, acolo pe front, unde se  
duce titanica luptă pentru apărarea  
credinței și a hotărârilor scumpei  
noastre Patrii.

În ziua de 13 Martie 1944, la ora 4,  
Tiberiu pleacă într-o misiune din  
care nu se va mai întoarce nici el,  
nici pasarea de oclă care-l purtase  
de nemuritoare ori victorios deasupra  
liniilor inamice.

Viața lui nu a fost decât dăruie,  
cinste și muncă.

Jertfa lui este un îndemn la luptă  
pentru cei tineri și un sublim sa-  
crificiu pe altarul Patriei.

Adj. av. Tiberiu Vinca a murit  
așa cum mor toți aviatorii, cu fapta  
la inimă și cu inima împăcată și  
și-a făcut datoria pentru Patria în  
care văzuse lumina soarelui.

PETRUȘ BURIANU



## NOTE LITERARE

„Bombaia în culcu împietritului nostru” se intitulă o mare și documentată lucrare a lui dr. Petre Mihail Năbărescu, trecând printr-o adună de cunoștințe și de problemele noastre care, au frământat viața poporului nostru de aproape trei veacuri lungi. Cartea aduce în față oameni asupra incendiilor de război, războiului românesc în Vest și asupra războaielor pe care România, poporul nostru, l-a suferit de-a lungul timpului din Est.

● D-l Aurel Chiriacu, tiner și valoros poet, apăsă în colecția „Luceafărul” un volum de versuri intitulat cu același sensuri „Dăruirea de talcă”. Versurile d-lui Aurel Chiriacu reprezintă o transfigurare lirică a sentimentelor sufletești legate de Moarte și din călătoriei senzații unei lămpi odiditate în matematică și din care trecem. O recomandăm cu poze de mare bună.

● D-l Cpl. vintelor Petru Mireza, cunoscutul împăratului al școară prin lucrările sale, a tipărit în colaborare cu d-na prof. Virginia Alexia și țag. dr. Constantin Păun, un volum intitulat cu același sensuri „Îndrăgite și așteptate”. Cartea se intitulă: „Arenă de luptă” prima trăsătură de educație a literaturii noastre. Este scrisă într-un stil viu, curajos și plin de înțeles și are totul să aplege un simț al literaturii noastre de specialitate. Prefața d-lui C-dar av. C. Georgescu, comandantul Tineretului Aviației Române, recomandă o carte mai mult decât necesară, în termeni elocvenți. O recomandăm și noi tinerilor noștri cititori.

● În editura „Socec” a apărut romanul amănunțit nu de puțin „Sărut de veac în București” scris de d-l Ion Marin Sadoveanu.

Bine documentat și scris într-un stil perfect literar, romanul acesta este mai mult decât un real succes de literatură și critică. În paginile acestor cărți de război li putem citi cu siguranță o lucrare de recreativ.

● „Judece și strale elabele” se intitulă placheta de versuri tipărită în editura corvudă „Bucovina Literară” din Gura Jilului și semnată de d. Traian Chelaru talentatul poet bacovian și abiectiv al critică al „Luceafărului Literar”.

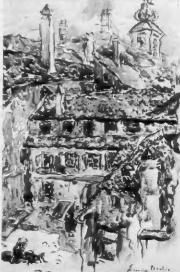
● O altă plachetă de versuri a apărut în colecția „Adonis” semnată de poetul Constantin Bărbulescu. Placheta se intitulă „Pe drumuri însoțite”, și se deschide cu un reșit portret al autorului scris de d. dr. Petre Poniș.

## PREZENTARI PLASTICE

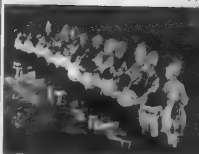
● D-l St. P. Gălbeneșu pictor de bună clasă artistică și entuziast combatant pe front, s-a întors acasă cu o seamă de pânze care au avut o excepție născută pentru din partea publicului anal de artă. Reprezintă, pentru cititorii noștri, excelența lucrare „Prăpădă de armă”.

● O pictoriță cu o viață personală în artă și cu posibilități de realizare largi este d-na Eugenia Breșcu.

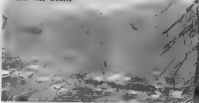
R-dia. aci lucrarea „Case vechi din Sibiu”, tratată într-o manieră cu totul deosebită.



În urma bombardamentelor americane efectuate fără alegere deasupra Capitalei noastre, o bombă trasă la întâmplare a căzut și pe redacția revistei „Aripi Românești”. Din motive bine de înțeles suntem siliți ca în această lună să apărăm numai o singură dată în 24 pagini, urmând ca pe viitor să ne menținem apariția regulată bilunară.



Satul Poada Mădăraș



Căminul din Jura Dăbului



Tărâmbuș



# ARIPI ROMANEȘTI

Director Comandor aviator  
**AL. DEMETRESCU**

• ORGANUL OFICIAL AL DE  
PROPAGANDA AL SUBSECRETAR  
ATULUI DE STAT AL AERULUI

• CEA MAI BUNĂ, CEA MAI  
CINĂ ȘI CEA MAI CITITĂ  
PE STA ILUSTRATĂ  
DE ALIPI ȘI TIPARUL AFOTI  
RĂZĂRĂRĂRĂ T I I DRUCKS

• PUBLICĂ TOATE EVENIMEN-  
TELE LEGATE DE PROGRESUL  
AERULUI ROMÂNESC

• PAGINI SPECIALE INCH-  
NATE AERONAUTICII NOASTRE  
DE RAZBOI

• PAGINI REZERVATE AVIA-  
TIE TINERETULUI

• PAGINI DE ARTĂ, LITERA-  
TURA ȘI TEATRU

Prim redactor  
**LADMISS ANDREESCU**

Redactor artistic  
**G. GION**

• REDACȚIA ȘI ADMINISTRATIA  
BUCUREȘTI, Str. SABINDAR Nr.  
9 ET. 1 TELEFON 3.45.28 CONT  
CIC. 1334 BUCUREȘTI REGIS-  
TRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942  
BUCUREȘTI REGISTRUL PUBLI-  
CĂȚILOR PERIODICE Nr. 76.942  
TR. 644444 ILDOV

• ABRONAMENTUL ANUAL, LEI  
1200, DE SPRINZ LEI 5000, O  
NORFIC LEI 10.000. PENTRU  
SĂZURATORI, STUDENȚI, ELEVI  
FUNCTONARI MILITARI, MUN-  
CITORI ȘI PUGARI LEI 400

ABRONAMENTELE SE ACHITA ANTI-  
CIPAT LA EXPIRARE, REVISTA NU  
SE MAI SERVESTE ABRONAMENTUL  
DACS ABRONAMENTUL PE ANUL DE  
MATOR NU A POST ACHITAT IN

• PAGINILE DE PUBLICITAȚE  
OUPA TARIF

• UN EXEMPLAR LE 20  
NUMERELA VECHI UN EXEMPLAR  
PREȚUL DUREL

• DIFUZAREA REVISTEI IN  
TOATĂ ȚARA SE FACE PRIN  
J. INTERPRESS

Str. GOGU CANTACUZINO Nr.  
39 BUCUREȘTI TELEFON 1.5.80  
CONT CIC 5671 BUCUREȘTI

# Țiripi românești

Cei dela trans-  
porturi laf'rea la-  
statare



# luptă.

63.64/13

Adi. nr. 1000, se  
trăiește din viață,  
câștigă, câștigă în  
luptă marșul, la  
Bătălia de la Marston.

932



Se vede în imaginea  
de sus

Se vede în imaginea  
de sus

Se vede în imaginea  
de sus

Se vede în imaginea  
de sus

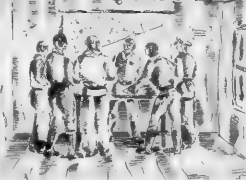


Se vede în imaginea  
de sus



# MISIUNEA 82

de LCM. BEN. CARAC



În dimineața zilei de 30 Septembrie Escadrila Căpitan av. Dem. Ben. Călcă era în alarmă. Echipajele așteptau fuzii din sorii obiectivul și ordinul de misiune.

Ceul humpede la început, prindea a se înmbrăca, pe ici pe colo, cu o haină plumburie prevăzătoare de vremea. Momentele preluminare unei misiuni de bombardament greu, mai ales pentru echipajele ce așteptau, sunt foarte apăsătoare și acestea cu atât mai mult cu cât ordinul se lăsa greu așteptat, iar vremea scormones îngrijorătoare.

Căpitanul Escadrilei părea o cafenea tuscă de client, din care fumul de țigara împănase tavanul ca o ceață de toamnă. Se vorbea de locul probabil al obiectivului și de reacția ce ar putea să aibă inamicul în această zonă.

Ofițerul de legătură german lt. Kornblum își mănăstăse dorința de a sboara cu escadrila lui „Tătușu” și pentru aceasta lua parte la discuție cu limbajul lui german-român care dădea un colorit vesel conversației.

Băieții începeau să-i prindă misterul procedurii personale de bombardament în plajă, pe care „Corbu”, cum era poreclit ofițerul german, îl explica într’un mod glumeț fără a se putea înțelege ceva.

## ORDINUL DE MISIUNE A SOSIT

Vremea înainta cu pași înceți și ceasul deșteptător de pe masă parcă se oprirea. Pe culoarul cabanei s’auzi vocea stridentă a plantonului.

Echipajele la misiune!

Discuția înaltă ca prin farmec iar observatorii buldăzau hărțile în subțioară, ca niște avocați ce intră în ședință, se îndreptă către biroul de operații.

Ordinul de misiune ca lotoideana era scurt și plin de o sobrietate ce prevestea că execuția lui nu are tecmăș upoară.

Trebuia să se bombardeze cu o patrulă de cinci avioane la ora H o poziție de A. C. A. care se afla în niste răpe din careul X.

Cuvintele „poziție de A. C. A.” sunară ca un ecou în gândul tuturor. Dacă A. C. A.-ul dușman arc memora de a apăra obiective importante, și aceasta o făcuse fără economie de munșie, desigur că apărarea lor înălși o s’o făcă mai îndârjit și cu o risipă totală de procelite, cetece înseamnă că accesul până la punctul necesar lansării bombelor va fi cu atât mai greu cu cât pompa era o suprafățică mică, iar formația trebuia să atace străns. Și cum formația strănsă convanea de mune tragerilor de artilerie, execuția misiunii se arăta a fi din cele mai grele, nerăsolind-se intervenția văltoarei care putea foarte bine să se găsească în zonă și să le tace calea la vestire sau ducere.

Toate aceste gânduri trecură repede și nu lăsară umă în sufletul echipajelor fiindcă anunțarea misiunii, fu ca gata ori ușoară și înșufleș pe toți. Plecarea trebuia să fie peste o jumătate de oră, iar cuvântul de ordine formația trebuia să țină cât mai strâns posibil ca bombelor să cadă din plin peste gurile de foc dușmane.

Pentru experiența lui din cele 189 misiuni de bombardament pe Ju 88, lt. Kornblum cu înregul său echipaj german formă capul patrulci l-a avertizat în drecăpă pe Cpt. av. Călcă și Adj. Cejsoaru, iar în asănge pe lt. Alcazu și Slt. Constantinopol, cap eventual fiind Căpitanul Călcă.

Ceul se acoperise deabinele formând un tavan ne-gricior, înălțat de praf, la o înălțime de circa 2500 metri. Buletinul anunța încă la obiectiv o acoperire care nu putea prezenta îngrijorare.

La ora fixată pentru decolare, avioanele puse în linie își ridicară toate aproape odată coada și, trăgând după ele greaua încălțătură de bombe, își luară sboarul. N’au trecut dila decolare nici șapte minute și întreaga formație strănsă ca un stol de cocori se profilă pe adăncul ionourat al cerului, luându-și direcția către obiectiv.

Când Căpitanul Călcă își aruncă ochii pe aparatele de bord încreți din aprăsoare. Viteza era aproape de limită, iar înălțimea creștea foarte sacet. Arătându-i Lt. Boian vitezeometrul, îl înșerebă din ochi, ce o fi având de gând „Corbu” de urcă așa în înălțime. Lt. av. Boian privind peste umăr formația care ținea foarte aproape, aștind ca niște mungi în vâdău, trase concluzia că probabil pilotul german ține ca să aibă tot timpul formația strănsă, de aceea nu șorește și comunică lui „Tătușu” constatara dându-i și o bombă ca să-l înșimțare.

## S’A ÎNTAMPLAT CEVA LUI „CORBU”

Până la ora atacului mai erau douăzeci de minute și înălțimea se menținea, creștea foarte greu, fiind cu aproape 2000 sub cea care fusese prevăzută pentru bombardament.

Avionul Nr. 100 pilotat de „Corbu” cabrează la mazi-mază, se înfundă vădind cu ochii școțind în același timp din motorul drept o dăru lungă și asbăire de fum.

Luând înamice reprezentate prin niste înmase pungișă șapcari și lucrări de apă își făcură apariție în sboal avionului.

Reglementara încercare de miziheră lășă, în urma formației, mite jerbe de fumuri albe. Ceasul parcă își înșerece secundarul cu o viteză amețitoare. Începutul răpelor se profilă în zare și înălțimea întregii formații cu avioanele strănsite nu era decât la 4300.

## AVIOANELE TALAU, CA UN PLUG, CERUL

Avionul Căpitănelui Cărcă țigoi către obiectiv, inclinand de câteva ori din aripă, marcă strângerea formajiei.

Locotenentul Bosan intră în acțiune la vizor, în timp ce Maistrul telegrafist Marin și cu Serg. Maj. Șărașu, cu mâinile pe mitralieră, cercetau văzduhul.

O privire în urmă a lui Tănușu îl făcu să tremură, erau doar trei avioane. Cercetând numerele coastei să lăngă el se strânseră repede Slt. Alexiu și Adj. Copocaru. Întrebarea: unde este Constantinopol? Judecarea situației la o înălțime mică, direcția ca trebuie luată pentru atenuarea obiectivului, ce se lăsa să se vândeze înamic, ce a făcut „Corbu”, toate acestea ar îngrădădă în capul Căpitănelui, cerând o soluționare jurtă și imediată. La toate acestea se adăugă un baraj foarte puternic de A. C. A. care, explodând dedesubtul formației de trei avioane o salta ca pe un fulg în zău. Pe planul drept către vârf înălțară trei desechizuri.

- Am fost atinși.
- Unde?
- În planul drept.
- În rezervor?
- Nu.
- Atunci nu-i nimic.

Toate acestea se discută între Tănușu și Serg. Maj. Șărașu mitralierul, primul privind cu ochii țintă la poziția de A. C. A. care se vedea clar cum sârle înălțări și al doilea care cerceta continuu cerul.

— Mai la dreapta, încă puțin, apunge, puțin, stop, trapele, drumul, erau curvențele lui Bolan care, înghețat în botul avionului lângă vizor, nici nu se simțea de barajul A. C. A.-lui, ci din contră îl mulțumea că ochi mai bine pe locul de unde pornea.

Căpitănel Cărcă apăsă pe butonul declanșator și prima bombă își făcu apariția sfioasă, ca o fată ce nu e hotărâtă să plonjeze în apă, după ea urmară toate și cu ele și cele de la Alexiu și Copocaru.

Avioanele se înălțară de bot, țintă ca un plug furat ultimelor proiectile ce explodau cu câteva sute de metri mai în față și își măriră viteza. A. C. A. ul lovit cu un sfârșit, mai întâi odăta câteva proiectile și apoi amuți.

## NOUA MINUTE CAT UN YEAC

— Cercetați cerul, comandă Căpitănel Cărcă, în timp ce sudoarea rece îi apărua pe frunte.

Mitraliera lui Șărașu începuse să toarne foc în adânc.

— Vădătoare inamică sub noi! Bosan, care urmărea, efectul bombardamentului prin vizor, sări ca ară și în strâmbul loc din avion făcu un salt către mitraliera din spate, ce nu îi fost posibil de făcut dacă ar fi fost o situație normală. Înăritură, cordoane, de la casa de radio: se înconjură în jurul gâtului, gata să-l sugrume. El smulse legătura și îndată mitraliera lui începu să țâșne cu îndăjire.

— Căpi ne ataci! întrebă Căpitănel Cărcă cu ochii pe aparatele de bord. Neprimind nici un răspuns deoarece Bolan întrerupsese legătura radio, el crezu lovit, întoarse

Ora atacului se apropia din ce în ce, Cpt. Cărcă, concentrat, urmărea când avionul cap, când terenul care, în adâncime, începuse să se acopere cu norii de fum și praf ce indicau căderea luptei. Până la obiectiv nu mai sunt decât patru minute, iar avionul lui „Corbu” a început să pice. Măsură și îngrădădă puse stăpânire pe întreaga formație.

Se știa că ofițerul german avea un procedeu personal de a bombarda într'un picaj ușor, dar obiectivul era încă departe și înălțimea mult prea mică.

Avionul lui „Corbu” înclină de aripă, Căpitănel Cărcă se apropie la 5 m. de aripa lui și atunci distinsese ambele disperate ale lui Fritz, care arăta, la motorul drept, și care-l făcu semn să treacă el cap.

Accesiți înțelegere nu dădă decât o clipă „Corbu” avionul pronunțat către dreapta trecând ca o săgetă pe sub formație lăsând locul liber. În mintea Căpitănelului Cărcă faptele se succedea ca fulgerul: se auzise înțelegerea toată drama la Korablum, care încreșcase tot ce era omenească periclitându-și chiar viața să ajungă până la obiectiv, apoi avionul lui se defectase la motorul drept, ce mai puțină da randamentului cerut. Dându-și seama că atât prin plafon cât și prin vizor ar putea periclita viața întregii formații, mai ales că se arătasă mult în linia înamică, însă, totul de cap încercând acum să poartă printr'un aterisaj pe burta să atingă linia amică salvând și viața echipajului său.



capul și-l văsoa cum ochesc, alina  
ușurat, viața lui era în mâinile lor  
după cum a lor era în mâinile lui.  
Reia cu legătura și apoi cu satisfac-  
ție, cum Boian înțeapă la  
Marin

— Nu te grăbi, Marine, lasă-l să  
se apropie și pe urmă dă-i o rafală  
să-l alunge.

— Așa băuți, în înceapă Tătușu  
degalând cu întreaga farmacie către  
stanga

Sit Trandaf, observatorul lui Co-  
jocaru, Sit Maslu, observatorul lui  
Alexu trăgeau și ei de cor

Deodată, prin fața pășeste un  
vîmător bulgaric. Seacă coșe de pe  
planuri s-a vede foarte bine. Tătușu  
deschide și el focul. Avionul pare  
un arici cu săgeți de foc

— L-am atins, se aude prin radio  
vocea lui Marin, uite-l cum cade,  
are fum în coada

— Nu-l alina, ordonă Tătușu dar avionul bulgaric  
cade în apă iar trăsoarele lui Marin îi marchează  
căci caderea

Locurile amuse s'au apropiat la cîștigă mîsoase a ulei  
are și a graf de puză. Busola arată 365 grade, este  
drumul către casă. Cojocaru și Alexu s'au apropiat, se  
de pînă la credincioși, în fuselajul lui 126 „Grem-  
bagul” se vede urma bușii. Căpitanul Cărc se uită  
la ceas, minutarul arată 11.44 de amana. Toată lupta  
a durat doar două minute și ce mult a părut, pare a  
fost un vrac Boian plin de fîrînguri și sudoare și cu  
mîinile murdare de unsore se leacă de lângă pilot.  
Se ține de combișion, scoate un pachet de ciocolată  
și rîsind zice

— Iar am luat ciocolata și mai tragem un băi  
Tătușu aprobă din cap fiind cu gura plină  
Oboseala încordării se vede pe chipul tuturor, acum  
sunt de mult la linie. Pînă la aerodrom se încearcă  
lămurirea situației

Ce a fost cu „Corbu”? Am înțeles că l-a lăsat mo-  
torul drept și cu toate acestea tîna morțuș ca să ajungă  
la obiectiv, morțuș ca să rădăndu, altfel era copilul  
morțuș

Cred că l-a pus la linie, are un să în figura „căluș  
de lemn”. Ce este înăz cu „Greul”? Sberna, că  
lăneru

— L-am văzut lăndu-se după  
Domnul Lt. Corbu,

— Probabil a crezut că schimbă  
obiectivul.

— Pe urmă s-a atacat vîntoarea  
continuu Sberna.

— Tot așa care ne-au atacat pe  
noi? întrebă îngrijorat Tătușu.

Tot

## MISIUNEA... A FOST NORMALA

Judecata și prezențele intrară  
în funcțiune: probabil că s-a scăpat  
pentru faptul că nu au văzut și  
s-au întors la noi care rămăneam  
în hule lor, au așteptat pînă a  
terminat a. z. a. u., ce apoi să ne  
să în primea. La orizont apare un  
avion bi-motor care tare gândesc  
lui Tătușu întrebarea cine-o fi se  
săste legitim cu constatarea că are  
scela, cap la timp



Patru de trei poci și luând vîntu ajunge pas  
metalica se părea că trage din greu. Trecând pe lângă  
ce numărul 124 arată că s-a la lui Comandantul iar pețele  
albe înfiorate din profunde direcție și fuselaj arată  
clar că și el a trecut prin emoții mari. 124 undă nu  
poate intra în formație, deoarece trage din greu

Mulțumirea către Dumnezeu că au scăpat înfiorare  
în auctele tuturor

Lăsat în urmă, avionul Grecului nu prezintă  
simptome care putea rîsădu pe drum. Aerodromul își  
deschide în sate porțile mari de praf. Un tur de puci  
și avioanele se aștern unul câte unul în sate ară de  
cor

Ca un căi șchiop se trage o cărușă încărcată după  
el vine, și Greu

În biroul Operați, cînd băieți intră pentru raport, se  
afă că echipajul lui Corbu a aterizat în bune condiții,  
lîngă Neworosiak

Atunci pot raporta că misiunea a fost executată  
în condițiuni normale și fără pierderi, înăz Tătușu  
cambiu

Cum normală, Domnule Căpitan încearcă să-l con-  
trazică Palarof, Sit Trandaf, dar vîntoarea, a. z. a. u.

— Alina normale completă comandantului grupului  
bătîndu-l pe umăr

DEM BEN CARAC







Spres - nate de la marea de Redutarea  
W. Angros, de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti



Spres - nate de la marea de Redutarea  
A. C. H. de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti

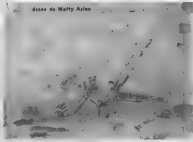
Spres - nate de la marea de Redutarea  
A. C. H. de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti

Spres - nate de la marea de Redutarea  
A. C. H. de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti



Spres - nate de la marea de Redutarea  
A. C. H. de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti

Spres - nate de la marea de Redutarea  
A. C. H. de la 30 de Gortagetta  
Bucaresti



# Soarele își răscurpără păcatele

În numărul trecut al revistei am vorbit despre curenții ascendenți la pântă, formați prin descreșterea în masă a vântului în fața desăburilor. Astăzi prezenta curenților ascendenți se deduce ușor, știind că ceter deal sau munte așezat curmeziș în calea vântului îl deviază (trebuie bineînțeles să luăm vânt) și dă naștere curențului ascendent. Posibilitățile de folosire ale curenților ascendenți la pântă pentru aburul plantat cu planorul la vânt deduce apoi dela masă la masă după diferite indicații însoțitoare, cum ar fi forma specifică a terenului, intensitatea vântului, starea timpului, etc.

Acum vom analiza o altă categorie de curenți ascendenți, a căror utilizare pentru aburul fără motor este de fapt de dată mai recentă decât a curenților la pântă, iar astfel formează energia cea mai mult folosită și cu importanța cea mai mare pentru aburul de performanță cu planorul. Faptul că face să li se atribuie această însemnătate precumpănitoare constă în marea lor răspândire în cadrul naturii, având ca urmare desprinderea aproape completă a aburului cu planorul din dependența față de teren (cum este cazul la curenții ascendenți la pântă). Este aici vorba despre curenții ascendenți termici!

„Termic” înseamnă „de căldură” (Ne vom aminti de „termometru”, adică „măsurător de căldură”, și de sticla „termos” în care cafeaua se păstrează cald timp îndelungat.) În cazul nostru, acest cuvânt arată că motivul mișcării de urcare a aerului este căldura.

Profesorul de fizică ne spune că aerul cald își micșorează densitatea și astfel să se ridice. Pe principii

acesta s-a făcut și primul zbor omenesc cu un aerostat (balonul umplut cu aer cald al fraților Montgolfier).

Acum remintăm de știință pozitivă din timpul când toceam caștele pe băncușe groase: moșii au ajutat căndva mie și vor ușura desigur și cititorilor acum să facă legătura cu procesul de formare al curenților termici.

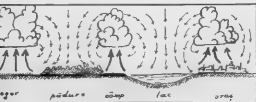
O experiență foarte elementară ne îndemnează să înfrățim un curent termic „în măsura” chiar fără să ne deplasăm din casă. Stăm în mijlocul bucătăriei și suflăm un fum de țigară spre plită fierbinte (sau spre calorifer, unde este cazul) (știind că tinerețului de aceluși nu fumază, vom aplica la concursul majorilor). Ajungând deasupra plăii, fumul, care până acolo se tâvălește în rotogăsele lenzei, este atras dintr-o dată în sus. Privind mai atent, vedem de asemenea că pe măsură ce se apropie de plită, fumul este atras tot mai repede ca de o putere nevăzută. Că plita este fierbinte rezultă din experiența și în marea aceluși, însă odată ce aceasta s’a răcit, fumul va trece liniștit deasupra ei în rotogăsele lenzei.

Răspunsul și concluzia: aerul în contact cu plită se încălzește și se ridică, aerul mai rece din jur îi ia locul, se încălzește și se ridică la rândul său; deasupra plăii se formează un curent ascendent termic, iar în jurul ei un curent orizontal de compensare, format de aerul înconjurător care navălește să ia locul aerului cald ridicat.

În natură fenomenul se petrece analog. Suprafața pământului nu se încălzește pretutindena la fel. Năvăm deci să ne gândim la o zonă de aer

cu toate că razele soarelui își revărsă peste tot dogoarea sa aceeași îndrăgășită, locurile pietroase sau nisipoase se încălzesc mult mai tare decât locurile cu iarbă așezate chiar alături (cine a mers desculț vara, a preferat desigur să se scurteze pe marginea drumului prin

Curenții ascendenți termici se formează în zilele cu soare, deasupra locurilor mai bine încălzite decât suprafața pământului. Peste locurile mai slab încălzite din jur se așază apoi curenți descendenți de compensare.



63-64/19

992

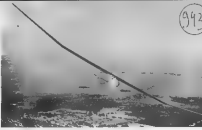
alba (încoronasă decât prin praful  
berbinte al goalei). Alături de  
acest exemplu extrem stau însă ne-  
numărate altele obșnuite: pantele  
mângâiate de soare sunt mai calde  
decît cele din umbră; lanurile de  
cereale se încălzesc mai mult decît  
pădurea sau câmpul cu iarbă, ucu-  
tul din jurul unui lac mai mult  
decît suprafața apei - și așa mai  
departe. Într'un cuvînt, toate aceste  
locuri mai calde decît cele care le  
înconjoară, sînt în natură locul plăci  
din experiența noastră. Deasupra  
acelui se încălzesc de asemenea  
mai mult decît deasupra locurilor  
învecinate și la fel ca în experiența  
noastră se ridică, formeză curenți  
ascendenți termici, bineînțeles în  
dimensiuni corespunzătoare cadrului  
în care se desfășoară. Mărimea  
lor depinde direct de mărimea so-  
arelor de încălzire la sol, iar ușurea  
lor de urcare este cu atât mai mare  
cu cît aerul în urcare este mai cald  
față de cel înconjurător.

Cît despre răspîndirea curenților  
termici în timp și spațiu, ne putem  
da seama din cele spuse că ei sînt  
născuți aproape pretutindeni la orice  
și cu soare, indiferent de anotimp,  
dar mai cu seamă vara.

Prin nenumărate măsurători s'a  
constatat că în medie vitezele de  
urcare ale curenților termici se cu-  
prind între 1-3 metri pe secundă; în  
cazuri mai favorabile care nu con-  
stau totuși excepții s'au găsit 2,5 -  
5 m/sec, iar în cazurile excepțio-  
nale chiar peste 10 m/sec. În orice  
caz, chiar în condiții ce se pot  
considera mediocre, curenții termici  
oferă posibilități cu totul suficiente  
pentru aburul plătut al planoarelor  
(gîndiți-vă că viteza de coborîre a  
planoarelor de performanță s'întîlnește  
în jurul a 1/3 de metru pe secundă).

Ținînd seama și de răspîndirea  
acestei energii atmosferice, este  
poate de mirare că folosirea ei în  
aburul de performanță cu planorul a

Cu ajutorul curen-  
ților termici pla-  
norul de performan-  
ță s'întîlnește  
viteza deplasă  
întreținute



început destul de tîrziu (abia prin  
1930). Causa este că pînă atunci  
știința meteorologiei era foarte slab  
documentată asupra acestui fenomen.  
Spre lauda absoțilorilor fără motor  
vom spune că totuși lor li se da-  
voarea înmăsurarea acestei probleme  
și studiul amănunțit al acestei energii  
atmosferice.

Pînă în 1929 planorizii nu cu-  
noșteau decît curenții ascendenți  
la pîntă, astfel că aburul fără mo-  
tor de performanță se mărginea la  
abururi de lungă durată. Prin de-  
coperirea curenților termici, aburul  
planorului se vedea dintr-o dată des-  
prins din lanțurile ce-l legau de  
formele terenului. — Încă în 1928  
un abor de distanță de 60 km era  
acelat drept un succes excepțional  
iar în 1931, după precizarea teh-  
nicii aborului „termic” (despre care  
vom vorbi cu primul priet) per-  
formanțele de distanță peste 100 km  
se țîn lanț. Poate în acel an consi-  
titulau însă o senzație aviatică, dar  
nu mai mult decît 3 ani mai tîrziu  
deveniseră aproape la ordinea zilei.  
Astăzi aborul de distanță cu pla-  
norul stă la îndemîna oricărui pla-  
norist cu experiență mediocră; cu  
fre de sute de kilometri nu mai  
surprind pe nimeni și toate acestea  
numai datorită posibilităților pe care  
le oferă curenții ascendenți termici.  
Cu drept cuvînt se poate spune că  
descoperirea curenților termici ca  
sursă de energie pentru aborul pla-



Cînd areal este destul de mic, curenții  
termici formează în totalitate aerul. Cu-  
măsur. Planorizii se orientează după  
viteza aerului pentru aflarea curenților  
ascendenți favorabili.

norului constituie piatra de hotar  
care confirmă definitiv dreptul la  
viață al aborului fără motor ca dis-  
ciplină bine distinctă în cadrul  
mare al aviației.

Legenda ne spune cum Ioar, mînat  
de avîntul nesăvîrit al tinereții,  
s'a apropiat prea mult de soare și  
cum a fost pedepsit erunt pentru  
împudența sa: Soarele a topit teza  
care lega între ele pazele aripilor  
sale mîștre și Ioar s'a prîbușit.

Legenda se oprește aici. Dar ero-  
nicarii ailelor noastre vor arăta ge-  
nerațiilor viitoare că Ioar a reîntors  
la vecul 20 după Hîrîos, că și a  
fîrîrit iar aripa mîștre din lemn  
și pîntă, — că s'a avîntat din nou  
spre soare... Dar de data aceasta  
soarele nu l-a pedepsit, dimpotrivă  
l-a ajutat, punîndu-l la îndemîna  
acestei căldură care odîmnoară îi to-  
pice aripile, pentru ca astăzi să-l  
poarte spre alai.

Ce să mai zici... O fi îmbătrînit  
soarele și începe să-și răscumpere  
păcatele din tinerețe.

E. CERNESCU

planorului, se desprinde  
de aerul favorabil și cu  
se înălțare să se ridice că  
apoi sus.



# T. A. R.-UL

# UZINA AERONAUTICĂ

T. A. R.-ul—formula care concentrează în inițialele ei titlul Comandamentului Tineretului Aviației Române — a călătorit în ultimul an o circulație din ce în ce mai accentuată.

Dela copiii din clasele doilea primară—elena ultimelor clase liceale tineretului—tineretului și până la studenții tuturor Universităților din țară este mai bine ca ori oare altă inițiativă—scopul acestei inițiativă — care se include în această formulă.

Comandamentul Tineretului Aviației Române—inițiativă creată de d. General Gh. Jianu, Ministru Subsecretar de Stat al Aerului pe lângă marele ministru și prezentat, ere drept scop recitarea tinerilor domeniului de aviație națională care să avieze. Odată recitarea acestor tineri promisc — în cadrul jocurilor specifice de aer de T. A. R. ului — a curs la președinții din țară de la cele de aer de aeromodel — competițiile necesare pentru a putea — în unele cursuri practice — se obține brevetele de pilot.

Recitarea și îndrumarea acestor tineri spre aviație s-a făcut până mai acum an de an de Asociațiile și Societățile Aviației.

Activitatea lor a fost fructuoasă — dând an de an serii de pilot care au înzestrat aeronautica regală română cu avioane capabile care au dat în sprijinul armatei de vânătoare în actualul război a dreptății române.

Evenimentele de construcție entuziasmată și pe de parte de volare tot mai mare și rapidă a aviației de altă parte au făcut să se intensifice din ce în ce mai multă inițiativă subliniată și pusă la practică încă de la începuturile aviației — și aviația este una din forțele pe care se bazează puternic un stat modern.

Acestea date s-au fost conștientizate de d. General Gh. Jianu — Ministru Aerului — care s-a dat seama că oricât de fructuoasă ar fi activitatea Școlilor și Asociațiilor particulare, ea va fi întreruptă când Statul va lua asupra sa conducerea.

Prin crearea acestui unic Comandament randamentul este — așa cum s-a prevăzut — mai mare.

Inițiativa departe de a scădea este mai mare departe de a dăruia inițiativa departe de a — Comandamentul Tineretului Aviației Române începe activitatea bătăind sepe două puncte deosebite.

— Inițiativa sporadică participarea generală națională și  
— Crearea unui singur punct de vedere una unic Comandament în activitatea de bătăi.

Ca scopul a amănunțit și născut activitatea — T. A. R. ul a desfășurat o largă activitate ale căror rezultate — până de abia descoperite se vor putea publica la puțin timp vor fi de abia mâine când cadetele aeronautice române vor fi pe deplin cu tinerii care acum continuă aeronautica de începătoare să cucerească vârfurile și gherilele pământului sau din a aviației de aer.

Dacă ar fi să facem un sumar briaș al activității Tineretului Aviației Române — ar trebui în primul rând să notăm faptul că datorită înțelegerei de care s-au bucurat în cercurile Ministerului Culturii Naționale Ideile aviației de T. A. R. aviației a devenit un obiect de învățământ în consiliile școlare.

Cum era și firesc — nu un obiect de studiu științific — înseamnă principiile de aviație se preda în cadrul cursurilor de instrucție Banăroiu — a orelor de fizică se demontează regulile aeronautice, pentru că tot aici s-a pus în mișcare asupra construcțiilor de motoare și asupra materialelor. La sfârșit se pot foarte bine spune paginile de învățământ ale începătorilor aviației.



după cum le matematicii se desfacează  
formula aritmetică din sâmbul.

Având această prăgitea culturală și  
spirituală, înăuntrul care se îndreaptă, apoi,  
spre existența tot mai familiarizată cu  
sâmbul, cu problemele pe care le pune  
înălțarea spre ceruri în pasărea-măști.

În această ordine de idei trebuiesc  
amintite cele două motive urse de profesori  
care au urmat cursurile de aeromodelism  
dovădit în orele lor în  
care s'au înfăptuit pociori nesdruncinate și  
enigme.

Numeroasele cercuri de aeromodelism  
au fost frecventate de peste câteva mii  
de tineri — iar noii centre au fost  
create în diverse licee, asociații și întreprinderi industriale.

Cu această ocăzire amintim că T. A.  
R.-ul distribuie gratuit materialele, planurile,  
broșurile și literatură necesară  
realizării cercărilor de aeromodelism.

În același domeniu al aeromodelismului  
s'au ținut trei mari concursuri — I. Brașov (3-4 iulie 1943); II. Cluj (5-6  
August 1943) și III. București (Concursul Național de Aeromodelism ținut pe  
aerodromul Giddești la 25-26 Octombrie  
1943) — concursuri la care se lăd  
peste un mare număr de concurenți și  
în cadrul cărora s'au realizat performanțe  
deosebi transformate în câștiguri naționale.

Valoarea premiilor oferite de T. A. R.-ul  
a trecut de 200.000 lei.

În același plan de activitate au funcționat  
o serie de poști de știri ce și  
lădă mitor în diverse puncte din țară  
avertându-se un număr impresionant  
de piloți.

Tot T. A. R.-ul a organizat trei manifestări  
— la Chișinău, Craiova și Arad —  
care au demonstrat prin excepțional  
de mare enclavă, înălțându-se, de  
altfel și la festivitățile aniversarelor  
școlare) ce adăsc atie pătrunse în  
mare masă ideile aviatice.

În cadrul unui concurs care s'a ținut  
curat de o largă participare, o comisie  
având președintele pe d. Prof. Univ.  
Gh. Oprea și a prezii modele de  
aeromodelism în curs de esecutare care au drept  
scop de-a arăta tuturor splendido viață  
a Tineretului Aviatice Român în mărșul  
drum pe care-l are de urmat.

Acestea altele vor împiedica în curând  
zidurile Capitalei și orașelor — în schimb  
și satelor cele mai îndepărtate din  
țară țere.

Acestea sunt câteva din primele rezultate  
ale Comandamentului T. A. R. Comandamentul  
cărui noștri, așa cum  
am amintit și mai sus, s'au recrutat și  
s'au îndreptat în glorioasă familie  
de școlărilor români care-și găsesc  
energia sufletească pentru a realiza  
marile performanțe în fațetele lui  
Aurel Vlaicu, Traian Văla, Zorileanu, Comandant  
Popoviciu și întreaga comunitate  
de eroi ai războaii dreptății  
românești.

EUGENIU V. HARALAMBIE

# AVIAȚIA

## factor de cultură

**Tineretul Aviatice Român** — tineret  
din mijlocul căruia se vor  
cristaliza astăzi cerșul românesc  
și incușii constructori de avioane —  
îndeplinesc câteva condiții care merită  
să fie relevate.

Sântos la trup, plin de energie  
și voie bună, acest tineret are în  
același timp mintea ageră și sufletul  
bun.

Înt'adevăr un bun aviator are va  
fi acela care doar stăpânește cu  
străduire marea — și nici acela  
care-i un virtuoz al acrobăției aeriene  
și chiar unul care-și face punct de  
onoare din lăptelul că resistă neobădât  
la sâmbul de lungă durată ori  
de grele lucrări meteorologice sau  
chiar războinice. Nu! Un bun aviator  
va fi doar acel în care pe lângă  
înaltăriele esecutate mai sus are în  
suflet energia necesară pentru efectuarea  
acestor ziduri, care s'au conștientiza  
datoriei.

Der pe lângă toate aceste calități  
tinerii sâmbului mai trebuie să  
îndeplinească o condiție: să fie înaltați  
după cultură.

Și — spre marele prestigiu al  
aeronauticii românești — această condiție  
este îndeplinită din plin de  
Tineretul Aviatice Român.

Setea de cultură a acestor tineret

se traduce prin grija meticuloasă de  
acomodarea de-a conștientia aeromodelismului  
său după regulile fizicii cerșii.

Același spirit de cultură se traduce  
prin conștientia pe care se  
trebuie apoi, în juvenila dar temeinică  
lăi carieră, să se acumuleze  
avanc tineret.

Un pânorist cunoaște sădrea principii  
de fizică, arștea regulile...

Același tineret, însă, mai este  
ocupat — în această ordine de idei —  
de literatura aviatice.

Istoricul aviatice — paginile de  
eroism ale lăptelurilor, dela jeroșele  
mărețe ale premargărilor și până la  
cale pline de glorie pe care le'măria  
astăzi aviatorii pe cerșile  
fronșurilor — preocupă îndeaproape  
pe acest tineret.

Aceasta-i numai o preocupare  
strict lăptelul au meșteșugul sâmbului —  
preocupare care ne amintă să  
paterm afirmă că Tineretul Aviatice  
Român îndeplinește pe lângă  
esecutiile tehnice și cele trușpești și  
sufletești și pe aceea de-a fi setea  
de cultură.

De s'ei umple izvoia și gândurile  
de slova îndeșteaptă a cărșilor —  
cunștințare astăzi de cunoștințe tehnice  
cât și literare-istorice aviatice.

Z. F.  
DE ARȘIELE ȘI DUALIZARE



# Jonuț



braț așul aceluiași de rânit — un otaș.

Este noaptea. „O noapte de stele. De vrajă”.

Îmi închipui ce mîșnat ar fi ca peste vîntul peisajului să labornască de undeva, de peste bădăet, din hăuri ori de după vîrf de munte, luna.

Stau la fereastră.

Otașul meu este nerăbdător.

Probabil că-a luni multe de cînd n'a mai fost pe acasă. Poate-l așteaptă în prag o mîncășă cu ochii plîșiți ori poate-l vîscășă noaptea, după ce și-a pus capul pe perna de deasupra bușului, o mîndră...

Am vorbit despre multe împreună, dar n'am îndrăznit să-l întreb asta.

— Ioane!

— Mă Vasile!.. Mă!

Trenul oprise într-o stație și întâmplarea — mîșnata întâmplare a făcut ca să deschidă ușa compartimentului ocupat pînă acum doar de mine și otașul rânit, un fecior cîț o cadră de mare.

S'au recunoscut înainte de a se vedea bine.

Ion este din satul otașului cu care am călătorit pînă acum.

Și el e cîtan, dar e venit de-o săptămînă în concediu...

Și el ține ce face tot satul...

Și ai lui Toader și ai lui Maior și ai domnului Preot... Pe toți, pe toți.

Ascult cum îi spune lui Vasile, cu un ceas înainte de-a vedea lacurile copăciilor — un sat de sus de pe Tîrnave — desee toți...

Și apa s'a făcut să aflu și povestea lui Jonuț — lui Jonuț ai lui Neaga, om gospodăru cu o bătură de copii, din comuna Susa — satul cîroilor mei — din județul Tîrnava Mare.

## FATUȚUL DE PE TÂRNAVE

În satul Susa, Jonuț gade la casa cu numărul 111 — dar aici stau mai cu seamă ai lui — părinții și ceilalți copii — pentru că ei deși doar de 12 ani, în fleac de dimineață „întinde” cel destul kilometru pînă la Mediaș, la „Școală”.

Jonuț are surori — și-a mîndric mare de frumoase — după cum grăia Ion.

Dar ce-i într'adevăr interesant la acest copilăș care în lumina ochilor a adunat cerul cu soarele, cu strălucirea lui — este dragostea de aviație. Dragostea lui de avioane — dragostea cu care parcă s'a născut.

Într'adevăr, încă de cînd era doar un fîșuț trecînd prin Mediaș — pe lângă școala de aviație — a rămas tare mîșnat de păsările acelea mari de lemn cu o elice în cîloc și care zburau deadevăratelea...

De atunci n'a mai avut o clipă de odihnă.

Cum făcea ochi de dimineață — înfuleca de mîncare ceva — și tușea... p'alcă ține drumul.

„O noapte de stele. De vrajă”.

Uneori întrecîndu-și ecoul, altele rîmîndu-l cu mult în urmă — trenul urcă încet, încet pe valea Oltului.

Cum stau la fereastră, caot să descifrez în peisajul umbrelor de mîrșă locuri cunoscute ori cel puțin goase...

Deodată valea se strînge uluc și atunci suntem atît de aproape de stîncile colțoase „îndreptate spre noi ori de altela imense, cîlate drept de un fecăstru uriaș parcă și pe peretele cărora și-au înscris victorioasele nume legiunile împăratului Traian.

„Acest drum este unul din vestigiile de glorie ale României...”

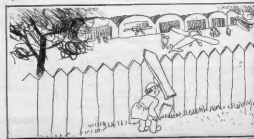
...sunt rîndurile pe care le citea într'un mare articol apărut într-o gazetă elvețiană.

Și, cîndat — asta-i ceea ce se spune „parcă-i un făcut” — trenul meu urcă tot greu, în întrecere cu ecoul pe aleea vale a Oltului...

Și eu m'am gîndit o clipă la legiunile romane.

Dar mai cu seamă m'am gîndit la drumul țîțat de noi care duce în înfina Ardealului totdeauna române.

Lângă mine — în uniformă-i îngrijită — avînd înfiorită pe piept panglica Vîrtuții Militare iar pe



# Avionul



## COPILUL DE PE TĂRNAVE

Tocmai la școală, lângă gard, își făcea leatul.

Ceas de ceas, zi de zi — Ionuț își umplea inima și ochii de minunate aviație.

Aviația l-a pătruns în gând, în sânge, în carne — în tot ce-i amănase în fiștura lui.

— „Aviator mă faci?“, îi spunea ei când îi întrebi ce ar vrea să se facă atunci când va fi mare.

Și-ți spune aceasta cu atâtă patimă, că simți cum copilul tău este cu adevărat en îndrăgostit de avioane, că-ți va găsi odihnă doar în munca pentru aviație, iar simfoniiile spre care se îndreaptă se cheamă „șagomot de motoriste“.

Ionuț știe azi toate tipurile de avioane...

Și cele care au poposit doar o clipă pe terenul pe care el îl privește ca o latifundie a sa și cele despre care a citit doar în gazete — pentru că nu-i găsește desigur aviație în ziarele și revistele ce vin în sat, să nu o fi scobit dintr-o singură clipă...

Ehei!

Ionuț a și sburât.

E vreme de atunci! Dar n'a uitat nici el și nici ai lui.

### UN SBOR CA NICI UNUL ALTUL

Era 'ntre ei de Sfântă Duminecă.

Au plecat toți copiii la biserică — îmbrăcați în haine de sărbătoare și tuminți — așa cum le stă bine unor copii de om gospodar.

Nu mai să atunci când au ieșit dela Sfânta Slujbă — ceilalți copii nu observă că Ionuț nu mai era cu ei.

Când a plecat — unde a plecat? — nu puteau ști.

— Să știi că iar e la Mediaș.

Dar el nu era acolo.

Era acasă. La ei acasă, în fundul curții.

De când aștepta Ionuț rîna aceasta să fie cu toți plecând de acasă! Avea ci planul lui mare.

Tacticos — nesupărat de nimeni — „și-a adunat avionul“. Da, avionul! Pentru că între timp Ionuț „și amenajase“ un avion. Bine înțeles, că nu apelase la vre-o casă de aviație — I. A. R., Messerschmidt, Focke-Wulf sau altele, ci la cele glăste de circumstanță în băutura lui tăică-său.

Drept carlingă și fuselaj în același timp avea o leadă de scânduri, iar elice își făcuse singur cu cecăla, una mai asfel decât a avioanelor dela Mediaș, dar tototăci el dădea de bună, pe care o prinsese într'un piron.

Și-a adunat sculele și aparatul și încet, încet a reușit să le ridice în vârful girei de paie. Aici „a montat“ ultimele piese la avionul lui, l-a împins până la marginea călărită, — a'a uitat în zădărnice, într'acole unde ar fi vrut să zboare și... și-a dat drumul dela cei peste cinci metri înălțime.

Atasta a fost sborul lui Ionuț — sborul cel dintâi.

Avionul a rezistat la aterisaj, doar că s'a mai îndorogit o leacă — dar ce are a face aceasta, se cheamă că rămăsese întreg.

Nu mai Ionuț și-a cum betegile o mînd.

Cu îndemănarea unor babe din sat, care nu pot-o în scîndurele, l-a trecut. Acum nu-l mai doare căruși de poșă.

Atunci când l-au găsit jos, lângă gura de paie, îl dureau grozav. Dar doar a gemut; n'a plîns deose.

Un aviator nu plînge. Un aviator poate fi înfrînt acelu, dar mâine va birui cu siguranță.

Și Ionuț se consideră un aviator. Unul îndăcut, am spune noi...

Ar mai fi încercat el să zboare, dar i-a spus cineva că dacă nu se păstrează zdrăvin cu toate mîndelarele întregi, nu se știe de-l va mai primi la școală din Mediaș.

Acum s'a lăsat al lui Neagu, sburătorul de pe Tărnave, despre care vorbeau cei doi otași în trenul din noapte.

Fapta nu-i de azi. Înoadă tradiție scumpă cu fapta măiestorului Aurel Vlaicu, sburătorul dintâi al Ardealului.

Peste vreme, peste întâmplări — Ionuț al lui Neagu din comuna Sula, din Tărnava Mare se profi-lează sburător de mîine al cerului românesc.

Trenul gînește în noapte odată cu lucrărilor, cu duhurile...

Vasile și Ion își povestesc din satul lor.

Gîndurile mele au rămas însă la Ionuț — la povestea lui, la dragostea lui de toate ailele aviație.

\*GHEORGHE I. GHEORGHE





IMPOTENȚA BOMBARDIERELOR DUSMANE, TUNARII NOȘTRI  
ANTI-AERieni SUNT GATA SĂ ACȚIONEZE ORICÂND.  
(C. N. P.)